

1990 ஏப்ரல் 20]

## இணைப்பு—III

மானியக் கோரிக்கை எண் 40 மற்றும் 55.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

1. நாட்டுடைமையாக்குதல் :

1.1. தமிழ்நாட்டில் உள்ள நகரங்கள், பேரூர், சிற்றூர் ஆகிய இடங்களைப் பொறுத்தவரையில் எல்லா நிலையிலும் உள்ள மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவையை பூர்த்தி செய்யும் வகையில், பேருந்துகள் மூலம் இணைக்கப்படும் முயற்சி அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலம் ஏற்று தொடர்ந்து எடுக்கப் பட்டு வருகிறது. இந்தப் பெரிய முயற்சிக்கு அடிப்படையாக விளங்குவது பேருந்துகளை படிப்படியாக நாட்டுடைமை ஆக்க வேண்டும் என்ற அரசின் கொள்கை ஆகும்.

1.2. தமிழ்நாட்டில் 1948-ம் ஆண்டு, சென்னை நகர வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் அரசு மேற்கொண்டதன் மூலம் பேருந்து பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்திற்கு வித்திடப் பட்டது. 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித் தடங்கள் அனைத் தும் அரசால் இயக்கப்பட வேண்டும் என்கிற அன்றைய கொள்கைப்படி தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை 1959-ம் ஆண்டு முதல், தொலை தூரப் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க ஆரம்பித்தது.

1.3. இதனை அடுத்து 1967-ம் ஆண்டில், கீழ்க்கண்ட வழித் தடங்களை அரசு நாட்டுடைமையாக்க முடிவு செய்தது.

(அ) 75 மைல் தொலைவும் (120 கி.மீ. தொலைவும்) அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள சாதாரண மற்றும் விரைவு பேருந்து தடங்கள் அனைத்தும் ;

(ஆ) சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள், அவற்றின் தொலைவு எவ்வளவாயிருப் பினும் அத்தகைய வழித் தடங்கள் அனைத்தும் ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும்.

1.4. அடுத்தபடியாக, 1971 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்துதல்) Tamil Nadu Fleet Operators Stage carriages (Acquisition Act) சட்டத்தின்படி, 50 உரிமங்களுக்கு குறையாத தனியார் பேருந்துகள் அவற்றின் தடங்கள், பணிமனைகள், அவற்றில் பணிபுரிந்த பணியாளர்கள் உட்பட யாவும் நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்டன. இச்சட்டத்தின் கீழ்,—

(1) சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை ;

(2) ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி ;

[1990 ஏப்ரல் 20]

- (3) ராமன் & ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம் ;
- (4) ஸ்ரீ ராம விலாஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் மற்றும்
- (5) சத்தி விலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார்

முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து கையகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளும், வழித் தடங்களும், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் மாற்றப்பட்டன.

1.5. இதன் பின்னர் 1973-ம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் Tamil Nadu stage carriages and contract carriages (Acquisition Act) நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் மாவட்டவாரியாக பயணிப் பேருந்துகளை 5 ஆண்டு காலத்திற்குள் நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. முதற்கண் நீலகிரி மாவட்டத்தில் பயணிப் பேருந்து போக்குவரத்து முழுமையாக நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. ஆனால் பின்னர், சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டத்தினை செல் திறனற்றது என்று தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பினை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் அரசு மேல் முறையீடு செய்தது.

1.6 உச்ச நீதிமன்றத்தில் மேல் முறையீடு தீர்க்கப்படாமல் இருந்த நிலையில் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பகுதி IV மற்றும் IV-A-ன் கீழ் வழித் தடங்களுக்காக உரிமத்திற்கு விண்ணப்பித்தும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் மனு செய்து கொண்டும் மற்றும் வரைவுத் திட்டம் (Draft Scheme) வெளியிட்டும் படிப்படியாக நாட்டுடைமையாக்கும் அரசின் திட்டத்தினை தீவிரமாகச் செயல்படுத்தும் குறிக்கோளுடன் தொடர்ந்து செயல்படுத்த வேண்டும் என போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு அரசு அறிவுரைகள் வழங்கியது.

1.7 இறுதியாக உச்ச நீதிமன்றம் 1983-ம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் செல்லத்தக்கது என்று தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பிற்குப் பிறகு அன்றைய அரசு 1984-ம் ஆண்டு ஒரு சட்டம் மூலமாக பிரதான 1973-ம் வருட சட்டத்திற்கு பல திருத்தங்கள் கொண்டு வந்தது. இதன் படி உச்ச நீதிமன்றத்தால் நிலை நிறுத்தப்பட்ட 1973-ம் ஆண்டு நாட்டுடைமை சட்ட விதியிலிருந்து ஐந்து பேருந்துகள் வரை வைத்திருக்கும் சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்கள் விலக்களிக்கப்பட்டனர். இதைத் தவிர இத்திருத்தச் சட்டம் தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு புதிய உரிமங்களை தொடர்ந்து வழங்கவும்



1990 ஏப்ரல் 20]

பழைய உரிமங்கள் காலாவதியாகும்போது புதுப்பித்துக் கொள்ளவும் வழிவகை செய்தது. இதன் பின்னர், 1987-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் (தனி வகை முறைகள்) சட்ட முன்வடிவு அறிமுகம் செய்யப்பட்டது. இச்சட்டம் 1973-ம் ஆண்டு நாட்டுடைமை சட்ட நோக்கங்களை மேலும் தளர்த்துவதாக அமைந்தது. இதன்படி, வரைவுத் திட்ட வழித் தடங்கள் மற்றும் அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட திட்ட வழித் தடம் மற்றும் பகுதிகளில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து அனுமதிச் சீட்டு பெற இயலும். இந்த சட்ட முன்வடிவு அப்போதைய அரசால் நிறைவேற்றப்பட்டு மார்ச் 1989-ல் குடியரசுத் தலைவரால் ஒப்புதலும் அளிக்கப்பட்டது. இச்சட்டத் திருத்தம் நாட்டுடைமை கொள்கைக்கு ஊறு விளைவிப்பதாக அமைந்துள்ளதால், இந்த அரசு இச்சட்டத் திருத்தத்தை மேற்கொண்டு செயற்படுத்துவது இல்லை என்று முடிவு எடுத்து, நாட்டுடைமை கொள்கைக்கு ஏற்படவிருந்த பின்னடைவை முதலாவதாக தடுத்து நிறுத்தியது.

1.8 1984-ம் ஆண்டு வெளியிடப்பட்ட, நாட்டுடைமை திருத்தச் சட்டம் (சட்டம் 17/1984) மற்றும் 1987-ம் ஆண்டு கொண்டு வரப்பட்ட, தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் (தனிவகை முறைகள்) சட்டம் முன்வடிவு ஆகியவற்றின் பயனாக தற்போது நடைமுறைப்படுத்தப்பட இயலாததாகி இருக்கும் (1973-ம் ஆண்டு) நாட்டுடைமை சட்டத்தை உயிர்ப்பிக்கும் வகையில், மூலச் சட்டத்தில் குறித்துள்ள நாட்டுடைமை கொள்கைகளை நிறைவேற்றும் வகையில் 1973-ம் ஆண்டு மூலச் சட்டத்திற்குத் தேவையான திருத்தங்கள் கொண்டு வருவது குறித்து, அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் விவாதிக்கப்பட்டு உச்ச நீதிமன்றத் தீர்ப்பின் அடிப்படையில் மீண்டும் பேருந்துகளை முழுமையாக தேசியமயமாக்கும் சட்டத்தை, முதலில் குறைந்த அளவிலான பேருந்துகள் இயக்கப்படும் மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கி டிடிபட்டியாக ஏறுவரிசையில் மற்ற மாவட்டங்களுக்கு விரிவடையச் செய்து, பத்தாண்டு காலத்திற்குள் பேருந்துகள் நாட்டுடைமை ஆக்கும் திட்டத்தை நிறைவு செய்வதென்று முடிவு செய்யப்பட்டு, அதை அவசரச் சட்டமாக வெளியிட முன் அனுமதி கோரி மத்திய அரசிற்கு 1989 ஆம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்கள் 28-ம் நாளன்று கடிதம் எழுதப்பட்டது. மத்திய அரசிடமிருந்து இதுநாள் வரை இச்சட்டத்திற்கு முன் அனுமதி வராத காரணத்தால் இதனை அவசரச் சட்டமாக கொண்டுவர முடியவில்லை. எனவே 1989-ம் ஆண்டு ஜூன் 29-ம் நாள் அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் எடுத்த முடிவுப்படி அந்தச் சட்டம் இந்தக் கூட்டத் தொடரில் கொண்டு வரப்படுமென மாண்புமிகு முதலமைச்சர் 17-3-1990 அன்று இச்சட்ட மன்றப் பேரவையில் அறிவித்ததற்கு இணங்க இக் கூட்டத் தொடரில் சட்ட முன்வடிவு விரைவில் அறிமுகப்படுத்தப்படும். 1990 பிப்ரவரி திங்களில் தமிழ்நாட்டிலுள்ள 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இயக்கத்தில் உள்ள பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை 13,578 ஆகும். நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் விழுக்காடு 69.8 ஆகும்.

## 2. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் :

2.1 தமிழ்நாட்டில் தற்பொழுது இயங்கி வரும் பதினைந்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் நிறுவனச் சட்டத்தின்கீழ் (Company Act) உருவாக்கப்பட்டவை. அவை அமைக்கப்பட்ட நாள், அவற்றின் இயக்கத்திற்குட்பட்ட பகுதிகள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :

| தொடர் எண்ணும், கழகத்தின் பெயரும்.                  | செயல்படத் துவங்கிய நாள். | செயல்படும் முதன்மை பகுதி.                                        | 28-2-1990 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை |
|----------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| (1)                                                | (2)                      | (3)                                                              | (4)                                              |
| 1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.           | 1—1—1972                 | சென்னை பெருநகரப் பகுதி.                                          | 2,304                                            |
| 2. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை.          | 17—1—1972                | மதுரை மற்றும் காமராஜர் மாவட்டங்கள்.                              | 951                                              |
| 3. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.      | 1—3—1972                 | கோயம்புத்தூர் மற்றும் நீலகிரி மாவட்டங்கள்.                       | 1,320                                            |
| 4. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.         | 1—3—1972                 | தஞ்சாவூர் மாவட்டம்.                                              | 724                                              |
| 5. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.              | 15—2—1973                | சேலம் மாவட்டம்                                                   | 772                                              |
| 6. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி. | 1—1—1974                 | திருநெல்வேலி கட்ட பொம்மன் மற்றும் வ. உ. சிதம்பரனார் மாவட்டங்கள். | 774                                              |



|                                                             |           |                                                                                                          |       |
|-------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.           | 16—1—1975 | தென்னாற்காடு மற்றும் செங்கை-அண்ணா மாவட்டத்தின் தென் பகுதி.                                               | 1,029 |
| 8. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.                | 1—4—1980  | தமிழகம் முழுவதும்- விரைவுப் பேருந்துகள்.                                                                 | 901   |
| 9. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்.       | 1—12—1982 | வட ஆற்காடு-அம்பேத்கார், திருவண்ணாமலை- சம்புவராயர் மாவட்டங்கள், செங்கை அண்ணா மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதி. | 1,020 |
| 10. மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம், காரைக்குடி.       | 1—4—1983  | புதுக்கோட்டை, ராமநாத புரம், பசும்பொன் தேவர் திருமகன் மாவட்டங்கள்.                                        | 706   |
| 11. ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.                       | 1—4—1983  | பெரியார் மாவட்டம்.                                                                                       | 710   |
| 12. நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.               | 1—4—1983  | கன்னியாகுமரி மாவட்டம்.                                                                                   | 582   |
| 13. தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளி. | 1—4—1985  | திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம்.                                                                              | 689   |
| 14. இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல்.     | 1—4—1986  | திண்டுக்கல்-காயிதே மில்லத் மாவட்டம்.                                                                     | 600   |
| 15. அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம், தர்மபுரி.             | 1—4—1987  | தர்மபுரி மாவட்டம்.                                                                                       | 496   |

மொத்தம்

13,578

[1990 ஏப்ரல் 20]

### 3. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயலாக்கம் :

3.1 மத்தியத் திட்டக் குழு, இந்தியாவில் உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பாக செயல்படுவதை பாராட்டியுள்ளது. குறிப்பாக பேருந்து ஒன்றின் ஓட்டத் திறன் நாளொன்றுக்கு அகில இந்திய அளவிலான சராசரி 265 கி.மீ. என்றுள்ள நிலையில், தமிழக போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் பேருந்து ஒன்றின் ஒரு நாளைய ஓட்டத் திறன் 346 கி.மீ. என்ற உயர்ந்த உற்பத்தித் திறனைப் பெற்றுள்ளதை மத்தியத் திட்டக் குழு சுட்டிக்காட்டியுள்ளது. 28-2-1990 அன்றுவரை நமது 15 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 13,578 பேருந்துகளை இயக்கி உள்ளன. உள்கடை கிராமங்களில் வாழும் மக்களின் நலன் கருதி இயக்கப்பட்டு வரும் 423 சிறிய பேருந்துகளும் குறுள் சக்கர அடிப்பகுதிக் கொண்ட பேருந்துகளும் இதனுள் அடங்கும். அவை நாள்தோறும் 46.58 இலட்சம் கி.மீ. தொலைவு ஓடி சுமார் 135.38 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் சென்றுள்ளன. இந்த நிதியாண்டில் (1989-90) 1990 பிப்ரவரி இறுதிவரை மொத்தம் ரூ. 64.3 கோடி செலவில் 1,837 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன. இவற்றில் 1,251 பேருந்துகள் கழிவு செய்யப்பட்ட பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன. மற்ற 586 பேருந்துகள் புதிய தடங்களிலும் ஏற்கனவே உள்ள வழித் தடங்களில் இயங்கி வரும் பேருந்துகளோடு கூடுதலாகவும் சேர்க்கப்பட்டு இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. இக்கூடுதல் இயக்கம் காரணமாக 936 கிராமங்களில் வசிக்கும் 8.93 இலட்சம் மக்கள் பயணமடைந்துள்ளனர். இப்புதிய வழித் தடங்களில் பேருந்துகள் இயக்கப்படுவதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நட்டம் ஏற்பட்டபோதிலும், கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்குப் பணிபுரிய வேண்டும் என்ற உயரிய நோக்குடனும், நாட்டில் ஏற்படும் வளர்ச்சியின் பயனை கிராம மக்கள் பெறும் வகையிலும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயற்பட்டு வருகின்றன.

3.2. போக்குவரத்துக் கழகங்களை மேலும் செம்மையாக நிர்வகிக்கும் பொருட்டு, பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள், கணிப்பொறிகளை படிப்படியாகப் பயன்படுத்தத் தொடங்கியுள்ளன. சம்பளப் பட்டியல் தொகுப்பு, பொருள் ஸ்வரப் பட்டியல் தொகுப்பு, தடங்கள் திறனாய்வு, பணி மனைப் பராமரிப்பு மற்றும் நிதிநிலைக் கணக்குத் தொகுப்பு ஆகிய முக்கியப் பணிகளில் கணணிகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. நீண்டதூர விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கும் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், இருக்கைகளை முன்பதிவு செய்ய சில தேர்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் கணணி முறையை கையாண்டு வருகிறது. இதனால் முன்பதிவு செய்யப்படும் இடங்களில் பயணிகள் காத்திருக்கும் நேரம் வெகுவாக குறைக்கப்பட்டுள்ளது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் இதுவரை பதினான்கு முன்பதிவு செய்யப்படும் இடங்களில்



1990 ஏப்ரல் 20]

கண்ணி முறையை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. மேலும், திருப்பதி, மார்த்தாண்டம், தூத்துக்குடி, கும்பகோணம், செங்கோட்டை... ஆகிய இடங்களுக்கும் இவ்வசதியை விரிவாக்க உத்தேசித்துள்ளது.

3.3 பேருந்துகளின் இயக்கத்தை மேலும் சீராக நிர்வகிக்கும் பொருட்டு, மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் தவிர மற்றெல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள பல்வேறு பணிமனைகள், துணைப் பணிமனைகள், கிளைப் பணிமனைகள், நேரப்பதிவு இடங்கள் மற்றும் பேருந்து நிலையங்கள் ஆகியவை கம்பியில்லாத் தந்தி மூலம் இணைக்கப்பட்டு விரைவாக செய்திகள் அனுப்ப வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய இரண்டிலும் கம்பியில்லாதத் தந்தி முறை இந்த ஆண்டுக்குள் விரிவுபடுத்தப்பட்டுவிடும். மேலும் பேருந்துகளின் ஓட்டத்தை கண்காணிக்கவும், வழியில் விபத்தோ அல்லது பழுதோ ஏற்பட்டால் உடனடியாக தேவையான நடவடிக்கை எடுக்கவும், போக்குவரத்து விதிமுறையினால் ஏற்படும் மாற்றுப் பாதை போக்குவரத்து ஒழுங்குபடுத்தவும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றில் கம்பியில்லாத் தந்தி பொருத்தப்பட்ட நடமாடும் ஊர்திகள் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

3.4 தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் முடப்படல்.

பொருள் போக்குவரத்தினை தற்போது பொதுத் துறையில் ஏற்று செயல்படுத்த அவசியமில்லை என முடிவெடுக்கப்பட்டு, தமிழ் நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தினைக் கலைத்திட அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இதன் தொடர்பான நடவடிக்கைகள் முடிவடையும் நிலையில் உள்ளன.

3.5 திரு. தில்லைநாயகம் தலைமையிலான வல்லுநர் குழு : போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் அதன் துணைப் பொறியியற் கழகங்கள் ஆகியவற்றின் நிர்வாக அமைப்புக்களையும், செயல்பாடுகளையும் கண்டறியும் பொருட்டு திரு. சி. ஆர். பட்டாபிராமன் தலைமையில் ஒரு உயர்நிலைக் குழு 1976-ம் ஆண்டு அமைக்கப்பட்டது. அதன்பிறகு ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றம், மாறுதல்கள் ஆகியவற்றின் விளைவாக, அரசு நிறுவனங்களின் செயல்பாட்டினை ஆராய அரசால் நியமிக்கப்பட்ட திரு. கே. வி. இராமநாதன் குழு, போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள செயல்முறைகளை ஆராய நியமிக்கப்பட்ட பட்டாபிராமன் குழுவினைப் போன்ற இரண்டாவது குழுவினை அமைக்குமாறு அரசுக்கு பரிந்துரை செய்தது. போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்முறை, தணிக்கைமுறை, நிர்வாக அமைப்பு மற்றும் பணியாளர்கள் பணி நிலைமை போன்றவற்றை சீரமைக்கும் முகத்தான், திரு. ஆர். தில்லைநாயகம் தலைமையில் வல்லுநர்

[1990 ஏப்ரல் 20]

குழு ஒன்றினை 1990 சனவரித் திங்களில் அரசு அமைத்துள்ளது. ஆறு மாத காலத்திற்குள் தனது அறிக்கையினை அரசுக்கு அளிக்க வேண்டும் என்று வல்லுநர் குழு கோரப்பட்டுள்ளது.

3.6 அதிக இயக்கச் செலவு, டயர் மற்றும் உதிரி பாகங்களின் விலை உயர்வு, மற்றும் ஊழியர்களின் ஊதியம் ஆகியவற்றினால் 1988—89-ம் ஆண்டில், தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், பட்டுகோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம், இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை நீங்கலாக மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இழப்புக்குள்ளாகி இருக்கின்றன. இச்சூழ்நிலைகள், போக்குவரத்துக் கழகங்கள், இலாப நோக்கம் கருதாமல் பின்தங்கிய ஊரகப் பகுதிகளுக்கு சேவை செய்யும் நோக்கத்தோடும், பேருந்து தடங்களை கட்டுப்படியாகும் வகையில் இயக்கும் நோக்கத்தோடும் செயல்பட, பேருந்துக் கட்டணங்களை திருத்தி அமைக்க வேண்டிய கட்டாய நிலைமை உருவாக்கின. போக்குவரத்துப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் மக்களின் நிதிநிலைமையைக் கருத்திற் கொண்டு அக்டோபர் 1989-லிருந்து பேருந்துக் கட்டணங்கள் திருத்தி அமைக்கப்பட்டன. நகரப் பேருந்துகளில் முதல் இரண்டு நிலைகளுக்கு கட்டண மாற்றம் செய்யப்படவில்லை. ஆயினும் 1989—90 (பிப்ரவரி வரை) தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம், மற்றும் தீரன் சின்னமலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நீங்கலாக மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இழப்பினை அடைந்துள்ளன. சென்னைப் பெருநகர் போக்குவரத்தின் தனித் தன்மையினால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் தொடர்ந்து இழப்பினை அடைந்து வருகிறது.

பேருந்து கட்டண உயர்வு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இயக்கச் செலவினை ஈடுகட்டும் அளவிற்கு போதுமானதாக இல்லை. இதற்கிடையில் டீசல், டயர், இரும்பு, அலுமினியம் ஆகியவற்றில் ஏற்பட்டுள்ள விலை உயர்வு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் செலவினத்தை மேலும் கூடுதலாக்கும் நிலையை உருவாக்கி உள்ளது.

3.7. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலக வங்கி உதவி — சென்னைப் பெருநகரில் போக்குவரத்து வசதிகளை ஒழுங்குபடுத்தும் நோக்கத்துடன், ஆயிரம் பேருந்துகள் வாங்கவும் மற்றும் அதன் தொடர்பான பேருந்து பணிமனைகள், பேருந்து நிலையங்கள், பழுது பார்க்கும் இடங்கள் மற்றும் பயணிகள் நிழற்குடைகள் ஆகிய பொறியியல் வேலைகளுக்காகவும் ரூ. 58.80 கோடி கடனுதவி அளிக்க உலக வங்கி முன்வந்துள்ளது. இத்திட்டத்தின் அடிப்படையில் 31—3—1990 வரை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ரூ. 309 பேருந்து அடிச்



1990 ஏப்ரல் 20]

சட்டங்களை (chasis) வாங்கியுள்ளது. இவற்றில் 229 பேருந்துகள் இதுவரை இந்த ஆண்டில் ஓட விடப்பட்டுள்ளன. ஆலந்தூரில் பணிமனை, ஆவடி, ஐயப்பன்தாங்கல், எண்ணூர் ஆகிய இடங்களில் பணி மனைகள் மற்றும் பேருந்து நிலையங்கள், சுங்கச்சாவடி, பெரியார் நகர், அரும்பாக்கம் எம்.எம்.டி.ஏ. குடியிருப்புகள், கவியரசு கண்ணதாசன் நகர், பெசன்ட் நகர் ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிலையங்கள் கட்டும் பணி நடந்தேறி வருகின்றது.

### 3.8. போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் :

3.8.1. பேருந்துகளை திறம்பட இயக்கி, அதன் மூலம் உபரி வருவாயைத் திரட்ட நடவடிக்கை மேற்கொள்வதன் மூலம், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களின் நிதித் தேவைகளின் ஒரு பகுதியினை உருவாக்கிக் கொள்கின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மேலும் தேவைப்படும் நிதியுதவி அளிக்கும் வகையில், 'தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்' என்ற ஒரு தனி அமைப்பினை அரசு நிறுவியுள்ளது. இந்நிறுவனம் பொது மக்களிடமிருந்து வைப்புத் தொகைகள் பெற்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நிதியுதவி அளிக்கிறது. இந்தியாவிலேயே தமிழ்நாடு ஒன்றுதான், பொதுத் துறையில் இது போன்ற நிறுவனத்தைப் பெற்றுள்ளது.

3.8.2. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் துவங்கிய காலத்திலிருந்து ஆதாயத்தில் இயங்கி வருகிறது. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளுக்கான வரிக்கு முந்தைய ஆதாயம் பின்வருமாறு :—

ஆண்டு ஆதாயம்

(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)

1986—87 .. .. 14.10

1987—88 .. .. 11.20

1988—89 .. .. 10.98

1989—90 .. .. 14.00

(பிப்ரவரி வரை)

(ஏறக்குறைய)

3.8.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் பேருந்துகள் வாங்க போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு கடனுதவி

[1990 ஏப்ரல் 20]

அளிக்கிறது. இவ்வாறு வழங்கும் கடன் விவரம் கீழ்க்கண்ட வாறு உள்ளது :—

நிதியுதவி

(ரூபாய் கோடியில்)

|                     |    |    |    |        |
|---------------------|----|----|----|--------|
| 1985-86 வரை         | .. | .. | .. | 242.42 |
| 1986-87             | .. | .. | .. | 75.49  |
| 1987-88             | .. | .. | .. | 88.79  |
| 1988-89             | .. | .. | .. | 82.77  |
| 1989-90             | .. | .. | .. | 98.15  |
| (பிப்ரவரி 1990 வரை) |    |    |    |        |

---

 587.62
 

---

3.8.4. போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வழங்கப்பட்ட மேற்கண்ட தொகையில் 1981-82 ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து பெறப்பட்ட ரூ. 16.51 கோடியும் அடங்கும். இதுவரை தமிழ்நாடு போக்குவரத்து கழகங்களுக்கு 10,740 பேருந்துகளை மாற்ற புதிதாக சேர்க்க தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் நிதியுதவி செய்துள்ளது. பொது மக்கள் மற்றும் நிறுவனங்களிடமிருந்து மிகுதியான வைப்புத் தொகை கிடைக்கப் பெறுவதால், நிதி உதவி நடவடிக்கைகளை விரிவாக்கிக் கொள்ள தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திற்கு அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இதன் விளைவாக ஆந்திரப் பிரதேசம், கர்நாடகம், கேரளா ஆகிய மாநிலங்களின் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நிதி உதவி அளிக்கப்பட்ட தல்லாமல், போக்குவரத்து தவிர அதன் தொடர்புடைய பிற பணிகளுக்கான திட்டங்களுக்காக ரூ. 16 கோடிக்கும் மேலாக நிதி உதவி வழங்கப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகம் ரூ. 55.00 இலட்சம் மதிப்புடைய கடன் பத்திரங்களை, அரசு உத்திரவாதத்துடன் 1984-85-ம் ஆண்டு வெளியிட்டுள்ளது. நடப்பு ஆண்டில் வைப்புத் தொகை ரூ. 146 கோடியை எட்டியுள்ளது. சென்ற ஆண்டு இந்த வைப்புத் தொகை ரூ. 124.11 கோடியாக இருந்தது.

4. பயணிகளுக்கான வசதிகள் :

4.1. பேருந்துகளுக்காக காத்திருக்கும் பயணிகள் வசதிக் காக நிழற் குடைகளை நிதி நிலைக்கேற்ப அமைக்கும்படி பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்ட



1990 ஏப்ரல் 20]

டுள்ளன. பயணிகளின் வசதியை முன்னிட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிர்வகிக்கும் பேருந்து நிலையங்களில் மிதிவண்டி நிறுத்தும் இடவசதி செய்யப்பட்டுள்ளன.

4.2. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் 86 சொகுசு பேருந்துகளை (குளிர் சாதன வசதியில்லாதது) சில தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தடங்களில் இயக்குகின்றது. சென்னை-பெங்களூர் வழித் தடத்தில் இரண்டு குளிர் சாதன வசதி கொண்ட பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. படிப்படியாக குளிர் சாதன வசதிகள் கொண்ட இருபத்திஐந்து பேருந்துகளை அறிமுகம் செய்ய திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. நெடுஞ்சாலையின் ஓரங்களில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட சில இடங்களில் சாலையோர விடுதிகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. நெடுஞ்சாலையில் பயணம் செய்யும் அனைவரும் அவர்களது வாகனங்களை நிறுத்தி வைத்து, சிறிது நேரம் இளைப்பாற, இந்த சாலையோர வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் எட்டையபுரம், கொட்டாம்பட்டி, மூவரைவென்றான், பழனி, தொழுதூர் ஆகிய இடங்களில் பயண வழி உணவகங்கள் நிறுவி நடத்தப்பட்டு வருகின்றன. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், மாமண்டூரில் பயண வழி உணவகம் கட்டுவதற்கு மேற்கொண்டுள்ள பணி முடிவுறும் தருவாயில் உள்ளது.

### 5. சமூக நலப் பணிகள் :

மாநில அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் புற்று நோயாளிகள், சிகிச்சை பெறுவதற்காக இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகிறது. அதேபோல் விழி யிழந்தோர், சென்னை பெருநகரிலும் பிற இடங்களிலும் தங்களுடைய இல்லத்திலிருந்து பணி செய்யும் இடங்களுக்கும், சிகிச்சை பெற மருத்துவமனை சென்று திரும்பவும், விழி இழந்த மாணவர்கள் பள்ளி/கல்லூரிக்கும் இலவசமாக சென்று வர அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். சென்னைப் பெருநகரில் உடல் ஊனமுற்றோர் தங்கள் இல்லத்திலிருந்து பள்ளிகள் மற்றும் மருத்துவ மனைகள் சென்று திரும்ப இலவசப் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. கழகப் பேருந்து களில் பள்ளி மற்றும் கல்லூரி மாணவர்கள் சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

நெரிசல் மிக்க நேரங்களில், பள்ளி செல்லும் சிறுவர் சிறுமியரும் பணிக்குச் செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடன், மாநகரங் களில் மகளிர் பேருந்துகள் கணிசமான அளவிற்கு இயக்கப் படுகின்றன. சில குறிப்பிட்ட நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு பத்திரிகை நிருபர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். மாண்புமிகு சட்ட

[1990 ஏப்ரல் 20]

மன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுவதுடன், அவர்களது கணவன்/மனைவியுடன் சேர்ந்து பயணம் செய்யவும் இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. விடுதலைப் போராட்ட வீரர்கள், மொழிக் காவலர்கள் ஆகியோர் இலவசமாக போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. துவக்கக் கல்வி மற்றும் இடைநிலைக் கல்வி பயிலும் அனைத்து மாணவர்களும், பள்ளிக்குத் தொடர்ந்து செல்ல வேண்டும் என்ற எண்ணத்தை ஊக்குவிக்கும் வகையில், தமிழகமெங்கும் எட்டாவது வகுப்பு வரை பயிலும் அனைத்து மாணவ மாணவியர்களும் தமிழக அரசின் போக்குவரத்துக் கழக நகரப் பேருந்துகளில் இலவசமாக வீட்டிலிருந்து பள்ளி சென்று வர அனுமதி அளித்திடவும், இதுவரை நகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய 33 1/3 விழுக்காடு அளவிற்குக் கட்டணச் சலுகை பெற்று வந்த மற்ற மாணவ மாணவியர்களுக்கும் 50 விழுக்காடு அளவிற்கு கட்டணச் சலுகை உயர்த்தி அளித்திடவும் நிதி நிலை அறிக்கையில் அறிவித்தபடி நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

6. திருவிழா/பண்டிகை ஆகியவற்றிற்காக சிறப்பு ஏற்பாடுகள் :

6.1. தமிழ் நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு திருவிழாக்கள், பண்டிகைகள் ஆகியவற்றின்போது கழகங்கள் சிறப்புப் பேருந்துகளை ஏற்பாடு செய்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை தவிர்க்கத் தேவையான அளவு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்புப் பேருந்துகளை இயக்குகின்றன. போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன. பயணிகள் நலனை முன்னிட்டு தேவையான இடங்களில் நிழற் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர் மற்றும் கழிவறை வசதிகளும் செய்து தரப்படுகின்றன.

6.2. முன்கூட்டியே திட்டமிட்டு பயணம் செய்ய விரும்பு வோர் நலன் கருதி, பத்து தினங்களுக்கு முன்பே தங்கள் இருக்கையை 'முன் பதிவு' செய்து கொள்ளும் வசதி திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் அனைத்துப் பெரிய பேருந்து நிலையங்களிலும், பயண இறுதி முனைகளிலும் செய்யப்பட்டுள்ளன. சில முக்கிய இடைப் பயண நிலைகளிலும் 'ஒதுக்கீடு முறையின்' மூலம் (Quota System) முன் பதிவு செய்து கொள்ளவும் வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

6.3. சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருஷ்ணகிரி, வேலூர் ஆகிய முக்கிய திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் பயணிகள் தங்கும் இடங்கள், கழிப்பறை வசதியுடன் கட்டப்பட்டுள்ளன.



1990 ஏப்ரல் 20]

சென்னை, கோயம்புத்தூர், சேலம், திண்டிவனம், திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களில் சிற்றுண்டி விடுதிகள் பயணிகளின் வசதிக்காக அமைக்கப்பட்டுள்ளன. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களில் பயணிகள் ஓய்வறை, பயணப் பொருள் பாதுகாப்பு அறை ஆகிய வசதிகளும் உள்ளன. குழுக்களாக வரும் பயணிகளின் நலனை முன்னிட்டு சென்னையில் துயிலும் வசதியுடன் கூடிய இட வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

6.4. சுற்றுலாவை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன் மாவட்டத்திலுள்ள, சுற்றுலா மையங்களை மேம்பாடு செய்வதற்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்கள் உபரி நிதியிலிருந்து சுற்றுலாத் துறைக்கு இயன்ற அளவில் நிதி உதவி அளிக்க கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டன. இதுவரை ரூ. 23 இலட்சம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. கீழ்க்கண்ட சுற்றுலா மையங்களை மேம்படுத்த இந்நிதி பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

அவைகள் முறையே: ஏலகிரி மற்றும் ஏலகிரி மலையில் மான்கள் பூங்கா, பிலவாக்கல் அணை, விரகனூர், சித்தன்னவாசல், பிரான்மலை, பவானியில் உள்ள கூடுதுறை கொடநாடு, கல்லணை, கொல்லிமலை, தீர்த்தமலை, பாபநாசம், பேச்சிப்பாறை மற்றும் காந்தி மண்டபம்.

6.5. போக்குவரத்துத் தொழில் நுட்பத்தில் தேர்ச்சிபெற்ற பொறியியல் வல்லுநர்கள் தேவையான அளவிற்கு கிடைக்குமாறு செய்வதற்கு அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒன்று சேர்ந்து சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத் தின்கீழ், சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியற் கல்லூரி ஒன்றினை ஈரோட்டில் நிறுவியுள்ளன. இந்தியாவிலேயே முதன் முதலாக துவக்கப்பட்ட தனித் தன்மை வாய்ந்த இந்நிறுவனம், சாலைப் போக்குவரத்து சார்ந்த பொறியியற் துறைகளில் பட்டம் பெறுவதற்காக கல்வி புகட்டும் கல்லூரிக் கான கட்டடம் போன்ற மூலதன செலவிற்கு ஆகும் மொத்த முதலீட்டையும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்கள் உபரி நிதியிலிருந்து ஈடு கட்டியுள்ளன. சுமார் ஒரு இலட்சம் போக்கு வரத்துக் கழக ஊழியர்கள் தாமாகவே முன்வந்து செலுத்தி யுள்ள திருப்பித் தரக்கூடிய வைப்பு நிதியிலிருந்து கிடைக்கப் பெறும் வட்டியின் மூலம் இந்நிறுவனத்தை நடத்துவதற்கு ஆகும் அன்றாடச் செலவில் ஒரு பகுதியை ஈடு கட்ட ஏற்பாடு செய்யப் பட்டிருக்கிறது. இந்த நல்லெண்ணத்தின் பிரதிபலிப்பாக இக்கல்லூரிக்கு அனுமதிக்கப்பட்ட இடங்களில் 40 விழுக்காடு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்கு ஒதுக்கப் பட்டுள்ளது. மேலும் தேவையான பயிற்சி பெற்ற தானியங்கி கம்மியர்களைப் பெற வகை செய்யும் முயற்சியாக எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தொழில் நுட்ப பயிற்சி நிறுவனங் களை நடத்தி வருகின்றன.

[1990 ஏப்ரல் 20]

6.6. பெரியார் மாவட்டத்திலுள்ள பெருந்துறையில் உள்ள இராமலிங்கம் காச நோய் மருத்துவ மனையை மையமாகக் கொண்டு, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் ஊழியர்களுக்கு, விபத்து மற்றும் அவசர பிரிவு, புற்று நோய், தொழில்நிமித்தமாக ஏற்படும் நோய்கள் ஆகியவற்றிற்கு சிறப்பு சிகிச்சை அளிக்கும் பொருட்டு, ஒரு மருத்துவக் கல்லூரியை சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நிறுவிட அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. பொறியியற் கல்லூரி நடத்தப்படுவதைப் போல் இம்மருத்துவக் கல்லூரியும் நடத்தப்படும். பெருந்துறையில் உள்ள மருத்துவக் கல்லூரிக்கு, உள்ளமைப்பு வசதிகள் கொண்ட கட்டடத்தை கட்டும்வரை இம்மருத்துவ கல்லூரிக்குத் தேர்வு செய்யப்பட்ட அணிக்கு 180 மாணவர்கள் கொண்ட நான்கு அணி மாணவர்களும் கீழ்க்கண்ட மூன்று மருத்துவக் கல்லூரிகளில் பின்வரும் வீதத்தில் தற்காலிகமாக சேர்க்கப்பட்டுள்ளனர் :—

|                                  |   |    |
|----------------------------------|---|----|
| சென்னை மருத்துவக் கல்லூரி        | — | 60 |
| மதுரை மருத்துவக் கல்லூரி         | — | 60 |
| கீழ்ப்பாக்கம் மருத்துவக் கல்லூரி | — | 60 |

மருத்துவக் கல்லூரி கட்டுவதற்கான கட்டிட கலைஞர் தேர்வு செய்யப்பட்டுள்ளார். 1990—91 ஆம் ஆண்டு இதற்கான வேலை துவக்கப்படும்.

6.7. பெரியார் மாவட்டத்திலுள்ள பெருந்துறையில் கட்டடம் கட்டுதல், சோதனைக் கூடங்கள் ஏற்படுத்துதல் போன்ற பணிகளுக்கான திட்டச் செலவு ரூ. 20.00 கோடி என மதிப்பிட்டு, இத்தொகையினை 1988 முதல் 1994 வரையுள்ள காலத்தில் அரசு போக்குவரத்து கழகங்களின் உபரி நிதியைக் கொண்டு நிறைவேற்ற அரசு முடிவு செய்துள்ளது. அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் முதலீடு செய்யும் வைப்பு நிதியிலிருந்து கிடைக்கும் வட்டியினைக் கொண்டு ஆசிரியர்கள், அலுவலக ஊழியர்களுக்கான சம்பளம் மற்றும் பராமரிப்பிற்கான செலவு சரிக்கட்டப்படும்.

7. சாலை விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல் :

7.1. பேருந்து இயக்கத்தில் பாதுகாப்பு முறைகளை செம்மைப்படுத்துவதற்கும், விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தக்க பல நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகின்றன. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையும், பிற வாகனங்களின் எண்ணிக்கையும் அதிகரித்துள்ளபோதிலும், நடப்பு ஆண்டில் கடந்த ஆண்டு நிகழ்ந்த விபத்துக்களை விட அதிகமாகாமல் கட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. விபத்துக்களைத் தவிர்த்து பாதுகாப்பாக பேருந்துகளை ஓட்டிச் செல்வதை



1990 ஏப்ரல் 20]

ஊக்குவிப்பதற்காக, போக்குவரத்துக் கழகங்கள், ஓட்டுநர்களுக்குப் 'பாதுகாப்பு பரிசுத் திட்டத்தின்' கீழ் அளிக்கப்பட்டு வந்த ஊக்கத் தொகைகளை மேலும் அதிகப்படுத்தி செயற்படுத்தி வருகின்றன. தவிரவும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள், நல்ல திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கிட ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளையும் நிறுவியுள்ளன. விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கான விழிப்புணர்வினை ஓட்டுநர்களிடம் ஏற்படுத்தும் பொருட்டு, அவ்வப்போது மீள் பயிற்சிகளும் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நடத்தப் பெறுகின்றன.

7.2. கும்மிடிப்பூண்டியில் ரூ. 30 இலட்சம் செலவில் 'ஓட்டுநர் வெளி' ஒன்று சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தால் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. முறையாகப் பேருந்து செலுத்தும் திறன் வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் பொருட்டு, 'ஓட்டுநர் பயிற்சித் திட்டம்' ஒன்றினைச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நிறைவேற்றி வருகிறது. இத்திட்டத்தின் கீழ், எஸ்.எஸ்.எல்.சி. தகுதி பெற்ற நல்ல உடற்கட்டு வாய்ந்த, இளைஞர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து, அவர்களுக்கு கனரக ஊர்திகளை இயக்குவதற்கு, மோட்டார் இயந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி போன்றவற்றில் 26 வாரங்களுக்கு கடும் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

8. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள் :

8.1. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்கள் பணியாளர்களின் நலனில் தொடர்ந்து நாட்டம் செலுத்தி வருகின்றன.

8.2. நீண்ட காலத் தொடர் ஊதியத் திட்டம் எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது.

8.3. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும் ஏற்ற செயலாக்கத் திட்டங்கள் தொடர்ந்து நடைமுறையில் உள்ளன.

8.4. ஊதிய ஒப்பந்தம் :

8.4.1. சமீபத்தில் தொழிலாளர்களுடன் மூன்று ஆண்டு ஊதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது. இந்த ஒப்பந்தம் 1—9—1989 முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது. தொழிற்சாலை ஊழியர்களுக்கான அனைத்திந்திய நுகர்வோர் விலை வாசி குறியீட்டெண்ணில் 650 புள்ளியில் திருத்தப்பட்ட ஊதிய விகிதங்கள் இணைக்கப்பட்டுள்ளன (அடிப்படை 1960—100).

8.4.2. இவ்ஊதிய ஒப்பந்தத்தின்படி, தற்போதைய பணியாளர்களின் ஊதியத்தைத் திருத்திய ஊதிய விகிதத்திற் ஏற்ற இடத்தில் பொருத்தும் போழுது, பத்து ஆண்டுகள்

[1990 ஏப்ரல் 20]

பணி புரிந்தோர்க்கு திருத்திய ஊதிய விகிதத்தில் ஓராண்டு ஊதிய உயர்வும், இருபது ஆண்டு பணிபுரிந்தோர்க்கு திருத்திய ஊதிய விகிதத்தில் இரண்டாண்டு ஊதிய உயர்வும் அளிக்கப் படுகிறது.

8.4.3. இந்த ஒப்பந்தப்படி நிரந்தர பணியாளர் ஒருவர் சலவைப் படி உள்ளிட்ட மொத்த வருமானத்தில் அடியிற்கண்டவாறு குறைந்த பட்ச உயர்வினைப் பெறுகிறார்கள்—

(அ) சென்னை மாநகரப் பணியாளர் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 150 வீதம்.

(ஆ) மாவட்டத் தலைநகர்/கழகத் தலைமையகத்தில் பணி புரியும் பணியாளர் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 145 வீதம்.

(இ) மற்ற இடங்களில் பணி புரியும் பணியாளர் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 140 வீதம்.

ஊதிய ஒப்பந்தத்திற்கு முன்னரும் பின்னரும் உள்ள சம்பள விகிதங்களில் சில கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

|              |                                             |                                    |
|--------------|---------------------------------------------|------------------------------------|
| பதவித் தரம். | 1-9-1989-க்கு முன்னர் இருந்த சம்பள விகிதம். | 1-9-1989 முதல் உள்ள சம்பள விகிதம். |
|--------------|---------------------------------------------|------------------------------------|

(1)

(2)

(3)

ரூபாய்.

ரூபாய்.

அலுவலகப் பணியாளர் 540—10—680. 740—15—950.

நடத்துனர் .. 560—10—640— 760—15—880—  
15—730. 20—1,000.

ஓட்டுநர் .. 575—10—655— 780—15—900—  
15—745. 20—1,020.

இளநிலை உதவியாளர் 620—15—875. 820—20—1,160.

பட்டறை மேற்பார்வை 1,130—50—1,380 1,330—55—  
யாளர். —60—2,100. 1,605—65—  
2,385.

8.4.4. ஐ.டி.ஐ. சான்றிதழ் பெற்றவர்களைப் பொறுத்த வரை தற்போது அவர்களை நிறுவன பயிற்சியாளராக ஓராண்டு ஓட்டு மொத்த ஊதியத்தில் வைத்திருக்கும் முறை 1—9—1989 முதல் கைவிடப்பட்டுள்ளது. 1—9—1989-க்கு முன்னர்



1990 ஏப்ரல் 20]

ஐ.டி.ஐ. சான்றிதழ் பெற்றுள்ள ஒருவர் நிறுவனப் பயிற்சியாளராக நியமிக்கப்பட்டு, 1—9—1989-க்கு முன்னரே திருப்திகரமாக 240 நாட்கள் டணி முடித்திருந்தால், 1—9—1989 முதல் ஊதிய விகிதத்தில் நிரந்தரம் செய்யப்படுகின்றனர். அவ்விதமே 1—9—1989-க்குப் பின் நியமிக்கப்பட்ட ஐ.டி.ஐ. நிறுவனப் பயிற்சியாளர் 240 நாட்கள் திருப்திகரமாக பணி முடித்த பின்னர் ஊதிய விகிதத்தில் நிரந்தரம் செய்யப்படுவர்.

#### 8.4.5. சிற்றுண்டிச்சாலை ஊழியர்கள் :

அரசு ஆணைக்கு ஏற்ப, 18—10—1988-ல் இருந்து சிற்றுண்டிச்சாலை ஊழியர்கள் நிரந்தரம் செய்யப்பட்டுள்ளனர். அவர்கள் 1—9—1986-ல் இருந்து நிரந்தரம் செய்யப்பட்டதாக கருதப்பட்டு, அதற்குரிய ஆணை வழங்கப்பட்டுள்ளது. சிற்றுண்டிச்சாலை, பாதுகாப்பு, துப்புரவு போன்ற பணிகளுக்காக ஒப்பந்த முறையில் நியமனம் செய்யப்படுவது தவிர்க்கப்படும்.

#### 8.4.6. ஆய்வு (Review) :

ஆய்வுக்கு பரிசீலனை செய்யும்போது, தின ஊதியத்தில் பணி புரிந்த நாட்களும் கணக்கில் கொள்ளப்படும். ஆய்வின் பயன் தள்ளி வைக்கப்பட்டால், சம்பந்தப்பட்ட ஊழியர்களுக்கு காரணம் எழுத்து மூலமாக தெரிவிக்கப்படும்.

8.4.7. 1—9—1986-க்கு முன் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணி நியமனம் செய்யப்பட்டவர்கள் பதவி உயர்வுக்காக சாலை போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தும் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற வேண்டியது இல்லை. 1—9—1986-க்குப் பிறகு பணி நியமனம் செய்யப்பட்டவர்கள், மேற்பார்வையாளர்கள் பிரிவிற்கு பதவி உயர்வு பெற வேண்டுமென்றால் ஐ. ஆர். டி. (Institute of Road Transport) தேர்வில் தேர்ச்சி பெறவேண்டும். ஆய்விற்காக ஐ.ஆர்.டி. தேர்ச்சி பெற வேண்டும் என்ற நிபந்தனை கைவிடப்பட்டுள்ளது.

8.4.8. ஆய்வுப் பயனை வழங்கும்போது சம்பள முரண்பாடுகள் நீக்கப்படும். ஆய்வுப் பயன் வழங்கும்போது எப். ஆர். 22-பி-ன்படி குறைந்தபட்ச பயனாக அடிப்படைச் சம்பளத்தில் ஐந்து விழுக்காடு வழங்கப்படும். இது 1—9—1989 முதல் நடைமுறைக்கு வந்துள்ளது.

#### 8.4.9. மாற்றுப் பணியில் நடத்துனர்கள் :

நடத்துனராக நியமனம் செய்யப்பட்டு ஆனால் வேறு பணிகளில் ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு மேல் பணி புரிந்து கொண்டிருப்பவர்கள் சேரன் மற்றும் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகங்களில்

[1990 ஏப்ரல் 20]

இந்த பிரச்சினையைத் தீர்வு செய்ததுபோல் அந்தந்த கழகங்களில் உள்ள தொழிற் சங்கங்களுடன் பேசி முடிவு செய்யப்படும்.

### 8.5. படிக்கள் :

8.5.1. தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கான அனைத்திந்திய நுகர்வோர் விலைவாசிக் குறியீட்டெண்ணின் அடிப்படையில், சராசரி காலாண்டு குறியீட்டெண்ணில் 650 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் ஒவ்வொரு புள்ளிக்கும் ரூ. 1.65 என்ற வீதத்தில் அகவிலைப் படி வழங்கப்படுகிறது.

8.5.2. சென்னை மாநகர், மாவட்டத் தலைநகர் மற்றும் கழகத் தலைமையிடங்களில் வசிக்கும் எல்லா பணியாளர்களுக்கும் 15 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும், ஏனைய இடங்களில் வசிப்பவர்களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும், வீட்டு வாடகைப் படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.3. சென்னை மாநகரில் வசிப்பவர்களுக்கு 8 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும், மதுரை, கோவை, திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் சேலம் ஆகிய நகரங்களில் வசிப்பவர்களுக்கு 5 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் நகர ஈட்டுப்படி வழங்கப்படுகிறது. ஏனைய இடங்களில் வசிப்பவர்களுக்கு 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில், 'இது கிராமப் படி' என்ற பெயரில் அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.4. அடிப்படைச் சம்பளம் மற்றும் அகவிலைப்படியும் சேர்த்து 4 சதவீதம் என்ற வீதத்தில் மருத்துவப் படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.5. சீருடை வழங்கப்படும் பணியாளர்களுக்கான மாதாந்திர சலவைப் படி ரூபாய் 15-லிருந்து ரூபாய் 20 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.5.6. அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில் உச்சவரம்பு ஏதுமின்றி மாதாந்திர மலைவாழ்விடப் படி தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

8.5.7. பேருந்து இயக்க அட்டவணையில் விதிக்கப்பட்டுள்ளவாறு முழுவதுமாக பணி முடிக்கும் ஒட்டுநருக்கு நாளொன்றிற்கு ரூ. 0.50 என்ற வீதத்தில் பேருந்து இயக்கப் படி அளிக்கப்படுகிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஒட்டுநர்களைப் பொறுத்தமட்டில் சில நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு இப்பேருந்து இயக்கப் படி ரூ. 0.50-லிருந்து ரூ. 1-00 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. எனினும், விபத்து மற்றும் இயற்கைச் சேற்றம் போன்றவற்றினால் பேருந்து இயக்கத்தை அட்டவணைப்படி முழுவதுமாக முடிக்க இயலாமற்போனால், ஒட்டுநர்களுக்கு அதிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்படுகிறது.



1990 ஏப்ரல் 20]

8.5.8. (i) கீழ்க்கண்ட பணியாளர் வகைகளுக்கு மாதந்  
தோறும் சிறப்புச் சம்பளம் முதன் முறையாக  
பின்வருமாறு அளிக்கப்படுகிறது :—

(1) ரோனியோ இயக்குபவர்கள்/செராக்ஸ் ரூ. 20  
இயக்குபவர்கள்.

(2) தந்தி மற்றும் தொலைபேசி இயக்கு ரூ. 35  
பவர்கள்.

(3) ஆங்கிலம் அல்லது தமிழ் தட்டச்சில் ரூ. 20  
ஏதேனும், ஒன்றில் உயர்நிலையும்,  
பிறிதொன்றில் கீழ்நிலையும் உள்ள  
தட்டச்சர்கள்.

(4) இரு மொழிகளிலும் உயர்நிலை ரூ. 40  
கொண்ட தட்டச்சர்கள்.

(5) கண்ணி இயக்குபவர்கள் .. .. ரூ. 40

(ii) கீழ்க்கண்ட பணியாளர்களுக்கு சிறப்புச் சம்பளம்  
முன்பிருந்ததைவிட உயர்த்தியளிக்கப்படுகிறது ;—

(1) ஆங்கிலம் மற்றும் தமிழில் உயர்நிலை ரூ. 75  
தட்டச்ச மற்றும் சுருக்கெழுத்து தேறிய  
சுருக்கெழுத்தாளர்கள்

(அல்லது)

ஆங்கிலம் மற்றும் தமிழ்த் தட்டச்சில் ரூ. 60  
உயர்நிலையும் அவற்றில் ஏதாவது ஒரு  
மொழியில் உயர்நிலையும் தேறிய  
சுருக்கெழுத்தாளர்கள்

(2) ஆங்கிலம் அல்லது தமிழ் தட்டச்சில் கீழ் ரூ. 20.  
நிலைத் தேர்ச்சி பெற்றுள்ள தற்போ  
தைய தட்டச்சர்கள்

8.6. விடுப்பு நலன்கள் :

8.6.1. நீண்ட காலத் தொடர் ஊதியத் திட்டத்தின் கீழ்  
பணியாளர்களுக்குத் தற்போது அளிக்கப்பட்டு வரும் விடுப்பு  
நலன்கள் பின்வரும் சில மாற்றங்களோடு தொடர்ந்து அளிக்கப்  
படுகிறது.

[1990 ஏப்ரல் 20]

8.6.2. ஆண்டொன்றிற்கான மருத்துவ விடுப்பு 9-விருந்து 11 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.6.3. தேசிய மற்றும் பண்டிகை விடுமுறைச் சட்டத்தின் கீழ் உள்ள விடுமுறைகளைத் தவிர, ஆண்டிற்கு ஒரு நாள் விடுப்புப் பண்டிகை விடுமுறை எடுத்துக் கொள்ள பணியாளர்கள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

8.6.4. புற்று நோய், காச நோய், தொழு நோய், அல்லது பாரிசு வாயுவினால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் அல்லது இருதயம் அல்லது சிறுநீரக அறுவை சிகிச்சை மேற்கொண்டவர்கள், ஆகியோர் நடைமுறையிலிருக்கும் விதிகளுக்கு உட்பட்டு, மருத்துவச் சான்றின் அடிப்படையில், முதல் மூன்று மாதங்களுக்கு முழு சம்பளத்துடனும், அடுத்த ஒன்பது மாதங்களுக்கு அரைச் சம்பளத்துடனும் சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பு அளிக்கப்படுகிறார்கள். பெண் பணியாளர்களைப் பொறுத்தமட்டில் கருப்பை நீக்கத்திற்காக அறுவை சிகிச்சை மேற்கொண்டவர்களுக்கு மருத்துவச் சான்றின் அடிப்படையில் மூன்று மாதங்களுக்கு அரைச் சம்பளத்துடன் கூடிய சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பு அளிக்கப்படுகிறது.

8.6.5. பணியிலிருக்கும்போது அல்லது ஊழியம் செய்து கொண்டிருக்கும்போது ஏற்பட்ட காயத்தின் விளைவாகப் பணியாளர் ஒருவர் அரசு பொது மருத்துவ மனையில் அக நோயாளியாக மருத்துவம் பெறுவாரானால், அவருக்கு இதற்கென வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளுக்கு உட்பட்டு முதல் ஆறு மாதங்களுக்கு முழு சம்பளத்துடனும் அடுத்த 18 மாதங்களுக்கு அரைச் சம்பளத்துடனும் சிறப்பு விடுப்பு அளிக்கப்படுகிறது.

8.6.6. மேற்கூறியவாறு மருத்துவ சிகிச்சை பெறும் பணியாளர் ஒருவர், மருத்துவ மனையிலிருந்து விடுவிக்கப்பட்டு புற நோயாளியாக மருத்துவம் பார்த்துக் கொள்ளும்படி கோரப்படுவா றேயானால், தகுந்த மருத்துவச் சான்றிதழ் கொடுத்து, கழகத்தினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மருத்துவரால் பரிசோதிக்கப்பட்ட பிறகு, மேற்கூறிய எல்லா விடுப்பு நலன்களும் அவருக்கு அளிக்கப்படுகிறது.

8.6.7. லைன் சிக் (Line Sick)—  
லைன் மெசேஜ் (Line message)

மனிதாபிமான அடிப்படையில் ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துனருக்கு லைன் சிக், லைன் மெசேஜ் பயன் கீழ்க்கண்ட முறைப்படி வழங்கப்படும். பணி நாளில் இரண்டு மணி நேரத்திற்கு மேல் நான்கு மணிக்குள் பணி புரிந்து இருந்தால் ஆண்டில் நான்கு முறை அரை நாளும், பணி நாளில் நான்கு மணிக்கு மேல்



1990 ஏப்ரல் 20]

எட்டு மணிக்குள்ளாக பணி புரிந்து லைன் சிக், லைன் மெசேஜ் உருவாகுமேயானால், ஆண்டுக்கு இரண்டு முறை ஒரு நாளும் வழங்கப்படும்.

8.6.8. விடுப்பு ஒப்படைப்பு :—

தொழிலாளர் வேலை நீக்கம் செய்யப்படும்போதோ அல்லது ஓய்வு பெறும்போதோ அல்லது பதவியை ராஜினாமா செய்யும்போதோ அல்லது தானாகவே ஓய்வு பெறும்போதோ தன்னுடைய கணக்கில் உள்ள ஈட்டிய விடுப்பு, மருத்துவ விடுப்பு ஆகியவற்றை ஒப்படைப்பு செய்யலாம். ஒப்படைப்பு செய்யும் போது அடிப்படைச் சம்பளம், பஞ்சப்படி, வீட்டு வாடகைப் படி, நகர ஈட்டுப் படி ஆகியவை கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

8.7. பணிக்கேற்ற உடல் நலன் :

அச்ச வார்ப்புப் பணி, டயர் புதுப்பித்தல், ஸ்பிரே பெயின்ட் அடித்தல் மற்றும் சுத்திகரிப்பு வேலை போன்ற தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள பணியாளர்கள் இரண்டு ஆண்டிற்கொருமுறை மருத்துவச் சோதனைக்கு உட்படுத்தப்படுகிறார்கள். தவிர தேவையான மருத்துவ சிகிச்சையும் அவர்களுக்கு அளிக்கப்படுகிறது.

8.8. சீருடை :

8.8.1. சீருடை அளிக்கப்பட்ட தேதியிலிருந்து சரியாக ஒரு ஆண்டு கழிய வேண்டும் என்றில்லாமல், ஆண்டிற்கெரு முறை என்ற அடிப்படையில் சீருடைக்கான துணி பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுகிறது.

8.8.2. தகுதி வாய்ந்த ஆண் பணியாளர்களுக்கு இரண்டு டெரிகாட்டன் சீருடைத் துணியும், பெண் பணியாளர்களுக்கு மூன்று பருத்திப் புடவையும், மூன்று பாலியேஸ்டர் இரவிகைத் துணியும் ஆண்டிற்கொரு முறை வழங்கப்படுகிறது.

8.8.3. அலுவலக ஊழியர்களுக்கு இரண்டு டெரிகாட்டன் சீருடைத் துணியுடன் தையற் கூலியும் வழங்கப்படுகிறது.

8.8.4. ஆண் பணியாளர்களுக்கு சீருடை ஒன்றிற்கான தையற்கூலி ரூ. 45-லிருந்து ரூ. 65 ஆகவும். பெண் பணியாளர்களுக்கு ரூ. 12-லிருந்து ரூ. 25 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.8.5. அரைக்கால் சட்டைக்கான துணி வழங்கப்பட்ட பணியாளர்களுக்கு முழுக்கால் சட்டைக்கான துணி வழங்கப்படுகிறது.

[1990 ஏப்ரல் 20]

8.8.6. நீண்ட காலத் தொடர் ஊதியத் திட்டத்தின் கீழ் இரண்டாவது ஆய்வு முடித்து பதவி உயர்வு பெற்ற ஓட்டுநர் நடத்துனர் போன்ற பணியாளர்களுக்கு காக்கித் துணிக்குப் பதிலாக வெளிர் மற்றும் கருநீல டெரிகாட்டன் சீருடை வழங்கப்படுகிறது.

8.8.7. போக்குவரத்து ஆய்வாளர் மற்றும் பயணச் சீட்டு பரிசோதகர் ஆகியோருக்கு ஐந்தாண்டிற்கு ஒரு முறை குல்லாயுடன் கூடிய உயர்தர மழை அங்கி ஒன்று தரப்பட வேண்டும் என்று உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

8.8.8. ஒவ்வொரு பணிமனையிலும் இரண்டு மழை அங்கிகளும் இரண்டு குடைகளும் பணியிலிருக்கும் பணியாளர் உபயோகத்திற்கென வைத்திருக்க வேண்டும் என்று ஆணையிடப்பட்டுள்ளது.

8.8.9. அடையாள அட்டை :

அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் புகைப்படம் ஒட்டிய அடையாள அட்டை பிளாஸ்டிக் உறையிலிட்டு நிர்வாகத்தின் செலவில் வழங்கப்படும் அடையாள அட்டை காணாமற் போனால் அதற்காகும் செலவை செலுத்தி வேறு அடையாள அட்டை பெற வேண்டும்.

8.9. சோப் வழங்கல் :

தொழில் நுட்பப் பிரிவில் பணி புரியும் பணியாளர்களுக்கும் துப்புரவுப் பணியாளர்களுக்கும், குப்பை கூட்டுபவர்களுக்கும் சிறுநீண்டிச் சாலையில் பணிபுரிபவர்களுக்கும் மாதந்தோறும் வழங்கப்படும் சோப்புக் கட்டிகளின் எண்ணிக்கை ஒன்றிலிருந்து இரண்டாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.10. ஊதியக் கொடை :

1988-89 ஆம் ஆண்டிற்கான ஊதியக் கொடை 8.33 சதவீதமும் கருணைப் படியாக மாத ஊதியம் மற்றும் அக விலைப் படியில் 4.17 சதவீதமோ அல்லது ரூபாய் 600 இதில் எது அதிகமோ அவை அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது. இவை தவிர, 1989 ஆம் ஆண்டிற்கான 'சாதனை ஊக்கத் தொகையாக' ரூ. 450 அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் உள்ள தகுதியுடைய பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்பட்டது.

8.11. பண்டிகை முன்பணம் :—

பண்டிகை முன்பணம் ரூ. 500-லிருந்து ரூ. 750 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.



1990 ஏப்ரல் 20]

8.12. வீடு கட்டும் திட்டம் :

8.12.1.—தொழிலாளர்கள் சொந்தமாக வீடுகளைக் கட்டிக் கொள்ள தேவையான நிதி உதவி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் மூலம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு இதுவரை சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், இராணிமங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக்கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றில் பணிபுரியும் 2,052 தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. தற்போது திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றில் பணிபுரியும் 1,418 தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டும் பணி நடந்து கொண்டிருக்கிறது. 1990-91 ஆம் ஆண்டில் மருது பாண்டியர், சேரன், பாண்டியன், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் ஊழியர்களுக்கும் வீடுகள் கட்ட திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதுவரை கட்டி முடிக்கப்பட்ட வீடுகளுக்கும் கட்டப் பெற்று வரும் வீடுகளுக்கும் ரூ. 14.83 கோடி கடன் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

8.12.2.—தொழிலாளர்கள் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் ஒட்டு மொத்தமாக வீடுகள் கட்டும் குடியிருப்புகளில் குடிநீர் வசதி, சாலை வசதி, தெரு விளக்கு வசதி போன்றவற்றிற்கு ஆகும் செலவினை, சம்பந்தப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வீடுகள் கட்டும் திட்டத்திற்கான மொத்த மதிப்பீட்டில் 9 விழுக்காடு அளவிற்கு மிகாமல் ஏற்கும். இதுவரை இது போன்ற பணிகளுக்காக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ. 101.46 இலட்சம் செலவிட்டுள்ளன. வீடுகள் கட்டி முடிக்கப்படும் வரை, தக்க பொறியாளர்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செலவில் நியமனம் செய்யப்பட்டு வீடு கட்டும் பணிகளை மேற்பார்வையிடும் பணியில் ஈடுபடுத்தப்படுகிறார்கள்.

8.12.3.—வீடு கட்டும் திட்டத்தை மேலும் முனைப்பாக நிறைவேற்றிட வேண்டி எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் அந்தந்த கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் இடங்களைத் தேர்வு செய்து, போக்குவரத்து நிதி நிறுவனம் மட்டும் அல்லாமல் ஹட்கோ, எச்.டி.எப்.சி. போன்ற வீடு கட்ட நிதியுதவி அளிக்கும் நிறுவனங்களிடமிருந்தும் நிதியுதவி பெற்று வீடுகள் கட்டும் திட்டத்தை விரைந்து மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

8.12.4.—இந்த ஆண்டு இது போன்ற கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் மூலம் அமைக்கப்பட்ட குடியிருப்புகளில் தொழிலாளர் நலன் கருதி, திருமணம் மற்றும் பொதுக் காரியங்களுக்குப் பயன்

[1990 ஏப்ரல் 20]

படும் வகையில் போக்குவரத்துக் கழக நிதியிலிருந்து சமூகக் கூடம் கட்டவும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. விழுப்புரம் திருச்சி, கோவை ஆகிய இடங்களில் இந்த ஆண்டு சமூகக் கூடங்கள் அமைக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

8.13. கல்வி உதவி :

தொழிலாளர் குழந்தைகளின் கல்வி மேம்பாட்டினைக் கருத்தில் கொண்டு பல்வேறு உதவிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. கணவன் மனைவி ஆகிய இருவருடைய ஒருங்கிணைந்த வருமானம் ஆண்டொன்றிற்கு ரூ. 30,000-க்கு மிகாமல் இருக்கும் பணியாளர்களுடைய குழந்தைகளின் பள்ளிப் படிப்பிற்கென கல்வி உதவி அளிக்கப்படுகிறது. இது ஆண்டுதோறும் ஒரு குழந்தைக்கு ரூ. 50 வீதம் உயர்ந்த பட்சம் இரு குழந்தைகளின் கல்விக்கென புத்தகங்கள், நோட்டுப் புத்தகங்கள் ஆகியவை வாங்குவதற்காக வழங்கப்படுகிறது.

8.14. கல்வி முன்பணம் :

பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படும் கல்வி முன்பணம் ரூ. 500-லிருந்து ரூ. 600 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இந்த முன்பணம் ஜூன் மாதத்தில் வழங்கப்படுகிறது. பணியாளர்களின் ஜூன் மாதத்திய ஊதியம் முதற் கொண்டு மாதந்தோறும் ரூ. 100 என்ற அடிப்படையில் ஆண்டு ஊதியக் கொடை வழங்கப்படும் வரையில் பிடித்தம் செய்யப்படும். அதன் பின் ஊதியக் கொடையில் சரிக்கட்டப்படும். இந்த முன்பணம் மீளப் பெறப்படுகிறது.

8.15. சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியல் நிறுவனம், ஈரோடு மற்றும் பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரி ஆகியவற்றில் பணியாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு இட ஒதுக்கீடு.

சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியல் நிறுவனத்தில் பணியாளர்களின் தகுதியுடைய குழந்தைகளுக்கு 50 சதவீதம் இட ஒதுக்கீடு செய்வது பற்றி தக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. இதே போன்று மருத்துவக் கல்லூரியில் இட ஒதுக்கீட்டினை அதிகரிப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் உரிய நேரத்தில் எடுக்கப்படும். இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் இதுவரை ஓட்டுநர் நடத்துனர் மற்றும் ஏனைய ஊழியர்கள் ஆகியோரது குழந்தைகளில் 328 பேர் பொறியியல் வல்லுநர்களாகவும் 83 பேர் பட்டம் பெற்ற மருத்துவர்களாகவும் ஆகும் வாயப்பினைப் பெற்றுள்ளனர்.

8.16.1.—படிப்புதவித் தொகை :

கணவன் மனைவி ஆகிய இருவரில் கூட்டு ஆண்டு வருமானம் ரூ. 30,000-க்கு மிகாமலிருக்கும் பணியாளர்களின் குழந்தை ஒன்றுக்கு பொறியியல் மற்றும் மருத்துவக் கல்லூரி படிப்பிற்



1990 ஏப்ரல் 20]

கென ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1000 வீதம் படிப்புதவித் தொகையாக இதற்கென வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளுக்குட்பட்டு வழங்கப்படுகிறது.

8.16.2.—சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியல் நிறுவனம் ஈரோடு மற்றும் பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியில் பயிலும் பணியாளர் குழந்தை ஒவ்வொருவருக்கும் உயர்ந்த பட்சம் இரு குழந்தைகள் வரை ஒவ்வொரு கல்வி ஆண்டிலும் நான்கு முறை (8 நடை) அவர்கள் கல்வி நிறுவனத்திலிருந்து வீட்டிற்கு சென்றுவர இலவசப் பேருந்துப் பயண அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. இதற்கான செலவு பணியாளர் பணிபுரியும் போக்குவரத்துக் கழகத்தினால் ஏற்றுக் கொள்ளப்படும்.

8.16.3 —பணியிலிருக்கும்போது இறக்கும் பணியாளரின் குழந்தைகளைப் பொறுத்த மட்டில் அவர்களுக்கும் மேற்கூறிய இலவசப்பேருந்துப் பயண அனுமதிச் சீட்டு ஏனைய பணியாளரின் குழந்தைகளுக்கு அனுமதிக்கப்படுவது போன்றே அவர்கள் கல்வியினை முடிக்கும்வரை தொடர்ந்து அளிக்கப்படுகிறது.

8.17. திருமண முன்பணம் :

போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டியுடன் கூடிய திருமண முன்பணம் அளிக்கப்படுகிறது. ஆண்பணியாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது பணியாளர் மகனின் திருமணத்திற்கான முன்பணத் தொகை ரூ. 2,000-லிருந்து ரூ. 3,000 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. அதே போன்று பெண் பணியாளர் திருமணத்திற்கு அல்லது பணியாளர் மகனின் திருமணத்திற்கு முன்பணத் தொகை ரூ. 3,000-லிருந்து ரூ. 5,000 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இந்தத் தொகை 30 எளிதான மாதாந்திர தவணைகளிலும் அதற்கான வட்டி 6 மாத தவணைகளிலும் மீள்பெறப்படுகிறது.

8.18. ஈமச் சடங்கிற்கான செலவுகள் :

பணியிலிருக்கும் பணியாளர் அல்லது அவரது குடும்பத்தில் ஒருவர் இறப்பாரேயானால் அன்னாரது ஈமச் சடங்கு செலவிற்கென நிதியுதவி பின்வருமாறு அளிக்கப்படுகிறது:—

பணியாளர் இறப்பு ரூ. 400.

பணியாளர் குடும்பத்தார் இறப்பு ரூ. 200.

பணியாளர் குடும்பத்தில் மனைவி/கணவன், மணமாகாத குழந்தைகள், தந்தை, தாய் மற்றும் பணியாளரை சார்ந்து வாழும் விதவைச் சகோதரி ஆகியோர் அடங்குவர்.

[1990 ஏப்ரல் 20]

8.19. பணியிலிருந்து ஓய்வு பெற்றோருக்கான இலவச பயணச் சலுகை :

1—9—1989-க்குப் பிறகு ஓய்வு பெற்ற பணியாளர் ஒருவர் அவர் ஓய்வு பெற்ற போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நகரப் பேருந்துகளில் இதற்கென வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளுக்குட்பட்டு ஒரு நாளைக்கு ஒரு முழு பயணம் (2 நடை) என்ற விதத்தில் ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குப் பயணம் செய்ய அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளார்.

8.20. பணியாளர் குழந்தைகளுக்கு வேலை வாய்ப்பு:

பணியிலிருக்கும் பணியாளர் அல்லது ஓய்வு பெற்ற பணியாளருடைய குழந்தைகள் தகுந்த வயது, கல்வி அனுபவம் முதலியன பெற்றிருந்து, வேலை வாய்ப்பகத்தின் மூலமாக நேர்முகத் தேர்விற்கு வருவார்களேயானால், அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பில் முன்னுரிமை அளிக்கப்படும்.

8.21. நியாய விலைக் கடைகள் :

முக்கிய இடங்களிலெல்லாம் நியாயவிலைக் கடைகள் மற்றும் கூட்டுறவு அங்காடிகளை அமைப்பதற்கு தேவையான அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எடுக்க வேண்டும் என அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

8.22. தானாக ஓய்வு பெறும் திட்டம்:

தற்போது நடைமுறையில் உள்ள தானாக ஓய்வு பெறும் திட்டத்தின்கீழ், பணி செய்யத் தகுதியுள்ள எஞ்சிய ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 5,000 என்று வழங்கப்பட்டு வந்ததை ரூ. 7,500 ஆகவும், உயர்ந்த பட்ச தொகையாக ரூ. 40,000 என்று வழங்கப்பட்டு வந்ததை ரூ. 60,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.23. மனமகிழ் மன்றங்கள் :

பணிமனைகளில்/ தலைமையகத்தில் உள்ள மனமகிழ் மன்றங்கள் இரவு 9 மணி வரையில் பணியாளர்களின் வசதிக்காக திறந்து வைக்கப்பட்டு, அனைத்து தமிழ்ச் செய்தித் தாள்கள் வைக்கப்பட வேண்டும் என அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

8.24. குடும்ப இலவச பயண அனுமதிச் சீட்டு :

பணியாளர்களின் நலனை முன்னிட்டு ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள குடும்ப இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டு திட்டங்கள் மூன்றில் ஏதாவது ஒன்றினை பயன்படுத்திக் கொள்ள வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. தற்போது அவற்றில் 'பி' மற்றும் 'சி' திட்டங்களில் கீழ்க்கண்ட மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன.



1990 ஏப்ரல் 20]

திட்டம் 'ஏ'.

தொழிலாளர் ஒருவர் தனது குடும்பத்துடன் தமிழ் நாட்டிற்குள் தூரத்தைக் கணக்கிடாமல் தான் வீரப்பப்பட்ட எந்த ஒரு இடத்திற்கும் வருடத்திற்கொரு முறை சென்று வர வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது. ஒரு குடும்பம் என்பது 6 பெரியவர் களுக்கு மிகாமல் இருக்க வேண்டும். இரு சிறுவர்கள் ஒரு பெரிய வராக கணக்கிடப்படும். இச் சலுகை திருவள்ளூர் போக்கு வரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் தவிர்த்து மற்ற அனைத்துப் போக்கு வரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் அனுமதிக்கப்படும்.

திட்டம் 'பி'.

ஒரு பணியாளர் தன் குடும்பத்தினருடன் திருவள்ளூர் போக்கு வரத்துக் கழகம் உட்பட எல்லா போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் ஆண்டிற்கு 4000 பயணிகள்—கிலோ மீட்டர் (Passenger Kilometers) வரை பயணம் செய்யலாம். இப்பயணச் சீட்டில் தமிழகத்திற்குள்ளும் அண்டை மாநிலங்களில் இயக்கப்படும் அனைத்து போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளிலும் பயணம் செய்யலாம். 12 வயதிற்குட்பட்டவர்களுக்கு வழங்கும் அரை டிக்கெட்டிற்கு பயணத்தின் தூரத்தில் பாதியை பயணி கிலோ மீட்டராக கணக்கிடப்படும்.

திட்டம் 'சி'.

பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நடை முறையில் உள்ள திட்டத்தினைப் போன்று ஒரு பணியாளர் தன் குடும்பத்திலுள்ள எல்லா நபர்களுடன் தான் பணிபுரியும் கழகப் பேருந்துகளில் மட்டும், ஆண்டிற்கு பன்னிரண்டு ஒருவழிப் பயணம் சென்று வரலாம். 250 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் உள்ள வழித் தடங்களில் இயக்கப்படும் பேருந்துகளில் இப்பயணச் சீட்டில் பயணம் செய்வதற்கு அனுமதிக்கப்படமாட்டார்கள். ஒவ்வொரு பயணத்தின் போதும் ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட 'கட்பாஸ்' சலுகையுடன் இந்த இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படும். ஏற்கனவேயுள்ள இதர நிபந்தனைகள் தொடர்ந்து நீடிக்கும்.

8.25. பணியாளர்களுக்குச் சுற்றுலா பேருந்து வசதி:

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள மொத்தப் பேருந்துகளின் அடிப்படையில் 500 பேருந்துகளுக்கு 2 பேருந்துகள் என்ற விகிதத்தில் பணியாளர்களுக்கு மூன்று நாட்களுக்கு மிகாமல் சுற்றுலா செல்வதற்காக 25 சதவிகிதம் வாடகைக் கட்டண சலுகையுடன் பேருந்துகளை வாடகைக்கு எடுத்துக் கொள்ள ஆண்டுக்கு ஒருமுறை அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

[1990 ஏப்ரல் 20]

## 8.26. இடமாற்றச் சலுகை ;

ஒரு தொழிலாளர் ஒரு பணிமனையிலிருந்து அதே கழகத்திலுள்ள மற்ற பணிமனைக்கு மாற்றம் செய்யப்படும்போது ஒரு நாள் பணியேற்பு காலமாக கொள்வதற்கும், மற்றொரு கழகத்திற்கு மாற்றம் செய்யப்படும்பொழுது இரண்டு நாட்கள் பணி ஏற்பு காலமாக கொள்வதற்கும் முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. மன்தொத்த மாறுதல்கள், சம்பந்தப்பட்டவர்களின் ஒப்புதல் பெற்றபின் ஒரு மாதத்திற்குள் செய்து கொடுக்கப்படும். தற்போதுள்ள டி.டி.ஏ. (Transfer Travelling Allowance Rules) விதிகளின் கீழ் நடைமுறையில் உள்ள நிபந்தனைகள் தொடரும். எங்கெல்லாம் இவற்றைவிட அனுகூலமான சலுகைகள் அளிக்கப்பட்டுள்ளனவோ அவை தொடரப்படும். மேலும், ஒரு தொழிலாளர் தனது பணிமாற்றத்தின்போது தனது இருப்பிடத்தை மாற்றும் நிலை ஏற்படின், மாற்றும் செலவுக்காக, இடமாற்றப் படியாக ரூ. 100 வழங்கப்படும்.

## 8.27. இரவு தங்கல் படி:

தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் ‘‘இரவு தங்கல் படி’’ கீழ்க்காணும் விதத்தில் மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(அ) தமிழகத்திற்குள் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் தனித் தோ அல்லது மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுடன் இணைந்தோ ஓய்வு அறை வசதி செய்து தந்துள்ள இடங்களுக்கான இரவு தங்கல் படி ரூ. 2-லிருந்து ரூ. 4 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. மேற்கூறிய ஓய்வு அறை வசதி செய்து தரப்படாத இடங்களில், தற்போது வழங்கப்பட்டு வரும் இரவு தங்கல்படி ரூ. 3-லிருந்து ரூ. 5 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(ஆ) வெளி மாநிலங்களில் ஓய்வு அறை வசதி செய்து தரப்பட்டிருந்தால், தற்போது வழங்கப்பட்டு வரும் இரவு தங்கல் படி ரூ. 3-லிருந்து ரூ. 5 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. அவ்வாறு ஓய்வு அறை வசதி செய்து தரப்படாத இடங்களில் இரவு தங்கல்படி ரூ. 4-லிருந்து ரூ. 6 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

## 8.28. ஜனதா காப்பீட்டுத் திட்டம் :

அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் அந்தந்த கழகங்களின் செலவில் ஜனதா காப்பீட்டுத் திட்டம் தடப்பணியாளர்களுக்கென அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

9. பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக் குழு:  
Pallavan Transport Consultancy Services:

9.1. பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக்குழு சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையிலும், கணணித் துறையிலும் ஆலோசனைப் பணிகளை (அ) போக்குவரத்துப் பிரிவு, (ஆ)



1990 ஏப்ரல் 20]

பணி ஏற்பாட்டு வடிவமைப்பு மற்றும் கணிம மேம்பாட்டுப் பிரிவு ஆகிய இரு பிரிவுகளைக்கொண்டு செயல்பட்டு வருகின்றது. அந்தந்த துறைகளில் தகுதியும், அனுபவமும் கொண்ட சிறந்த ஆலோசகர்களைக் கொண்டு தனது பணிகளை சீரிய முறையில் செய்து வருகின்றது. இது மட்டுமன்றி இக்கழகம் பெற்றுள்ள ஆலோசனைப் பணிகளின் தேவைக்கேற்ப, இதன் சகோதர சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலிருந்து சிறந்த தொழில் நுட்ப வல்லுநர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து தனது பணிகளை நிறைவேற்றி வருகின்றது. மேலும், திறமை மிக்க ஓய்வு பெற்ற அலுவலர்களையும், பணியின் தன்மைக்கேற்ப தேர்வு செய்து உபயோகித்து வருகின்றது.

9.2. இத் தொழிற் துறையில் போட்டிகள் அதிகமாக இருப்பினும் இக்கழகம் தனது சீரிய பணிகளால் தொடக்கத்திலிருந்து ஒரு நிலையான வளர்ச்சியைப் பெற்று வருகின்றது. “கணணி மயமாக்குதல்” பணி மற்றும் போக்குவரத்து வசதிகளை மேம்படுத்துதல் ஆகிய இரு துறைகளிலும் அறிவுரைப் பணிக்கான வாய்ப்புகள் மிக அதிகமாக உள்ளன. தகுதி வாய்ந்த ஆலோசகர்களின் கண்ணிக்கை மற்றும் கணணிப் பொறிகளின் வசதிகளை அதிகரிக்கவும் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

9.3. இக்கழகம் தனது செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனமான ரூ. 2.00 இலட்சத்துடனேயே இயங்கி வருகின்றது. இதுவரை இக்கழகம் தனது பங்கு மூலதனத்தை அதிகப்படுத்தவோ அல்லது நீண்ட காலக் கடன்களை பெறவோ அவசியம் ஏற்படவில்லை. 1989-90 ஆம் ஆண்டில் இந்நிறுவனம் தனது வருவாயினை ரூ. 20.00 இலட்சத்திற்கு மேல் உயர்த்த முயற்சிகளை மேற்கொண்டுள்ளது. மேலும் அயல் நாட்டிலும், மற்ற மாநிலங்களிலும் இத் துறைகளில் ஆலோசனை பெற ஆர்வமுள்ள நிறுவனங்களுடன் தொடர்பு கொண்டு அதிகப் பணிகளை பெறுவதற்கான சாத்தியக் கூறுகளை ஆராய்ந்து ஈடுபடுவதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருகின்றது. முக்கியமாக இந்நிறுவனத்தின் குழுமத்தால் வரையறுக்கப்பட்ட கொள்கை மற்றும் குறிக்கோள்களுக்கு உட்பட்டு, இந்திய மற்றும் வெளிநாட்டு பொதுத் துறை போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் தேவைகள் குறித்த ஆலோசனை வழங்கும் பணியில் ஈடுபட்டு வருகின்றது.

9.4. அரசுத் துறை நிறுவனங்களில் “கணணி மயமாக்குதல்” நடைமுறைப்படுத்துவதால் ஏற்படும் பயன்களை விளக்கும் வகையில், பல்வேறு நிறுவனங்களிலுள்ள பணியாளர்களுக்கு பயிற்சி வகுப்புகள் மற்றும் கணணிமொழி பயில்வித்தல் ஆகிய ஏற்பாடுகளை இந்நிறுவனம் மேற்கொண்டுள்ளது. பயிற்சி வகுப்புகளுக்குத் தேவையான வசதிகளை ஈடு செய்யும் வகையில் கணணிப் பிரிவினை விரிவுபடுத்த இந்த ஆண்டில் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது.

[1990 ஏப்ரல் 20]

9.5. சாலை போக்குவரத்து அமைப்பில் ஒரு முக்கிய அங்கமாகும். இது தொடர்பாக உலக வங்கி, ஆசியவளர்ச்சி வங்கி இவற்றின் நிதி உதவியுடன் கூடிய பல வகையான ஆலோசனைப் பொறுப்புகளை பெற நல்ல வாய்ப்புகள் இருப்பதினால் பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக் குழு இந்த பிரிவிலும் அதன் பணிகளை விரிவாக்கிட திட்டமிட்டுள்ளது.

10. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை.

10.1 இம்மாநிலத்தில் உள்ள சுமார் 7,000 அரசுத் துறை ஊர்திகள் சம்பந்தப்பட்ட பழுது பார்த்தல் மற்றும் பராமரித்தல் பணிகளை இத்துறை கவனித்து வருகிறது.

மாவட்டத் தலை நகரங்களில் 16 பணிமனைகளும் கழுவிச் சுத்தம் செய்து பராமரிப்புப் பணிசெய்வதற்கான ஒரு நிலையமும் (Service Station) உள்ளன. இப்பணிமனைகளை திறம்பட மேற்பார்வையிடவும், பணிகளை கவனிக்கவும், சென்னையில் இயக்குநரகமும், சேலத்திலும், திருச்சியிலும் துணை இயக்குநரகங்களும் இயங்கி வருகின்றன.

10.2. அரசுத் துறையைச் சார்ந்த அனைத்து ஊர்திகளுக்கும் எரிபொருள் வழங்குவதற்கென சென்னையில் இரண்டு நுகர்வோர் பெட்ரோல் நிலையங்களும், தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சி, தர்மபுரி, கடலூர், நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களில் தலா ஒரு பெட்ரோல் நிலையமும் இத்துறையால் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன.

10.3. ஆறாவது, மற்றும் ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் கீழ் வ.ஆ. அம்பேத்கார், காமராசர், பெரியார், நீலகிரி புதுக்கோட்டை, பசும்பொன் தேவர் திருமகன், இராமநாதபுரம் மற்றும் திண்டுக்கல்-காயிதேமில்லத் மாவட்டங்களில் தானியங்கி பணிமனை அமைக்க அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது.

10.4. பசும்பொன் தேவர் திருமகன் மாவட்டத்திலுள்ள சிவகங்கையில் 9—1—1990 அன்று தானியங்கிப் பணிமனை திறக்கப்பட்டது. இராமநாதபுரத்திலுள்ள தானியங்கிப்பணிமனை 16—2—1990 முதல் செயல்படுகிறது.

10.5. பெருவாரியான ஊர்திகளுக்கு முழு உறுப்புகள் மாற்றம் செய்யும் முறை (Unit replacement System) அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இதன் காரணமாக வாகனங்கள் சம்பந்தமான பழுது பார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்பு பணியில் வெகுவான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது.

10.6. மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை பொறுப்பில் உள்ள பழுது பார்த்தல் மற்றும் பராமரித்தல் ஆகிய பணிகளை மேலும் முறைப்படுத்தி சீரான தரமுள்ள பராமரிப்பு



1990 ஏப்ரல் 20]

உறுதி செய்யத் தேவையான வழிமுறைகளைக் கண்டறிந்து பரிந்துரை செய்ய பல்லவன் போக்குவரத்து பரிந்துரைக் குழு (Pallavan Transport Consultancy Service Ltd.) கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

11. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

11.1. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 1974-75 ஆம் ஆண்டில் துவக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தின், அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரி இந் நிறுவனத்தின் மூன்று சொந்த கப்பல்கள் மூலமும், ஏழு ஒப்பந்த கப்பல்கள் மூலமும் கடல் வழியாகக் கொண்டு வரப்படுகிறது. இது இந்தியாவிலேயே இந்திய கடற்கரை வழியாக அதிக அளவில் நிலக்கரியை ஏற்றிச் செல்லும் நிறுவனம் என்று பெயர் பெற்றுள்ளது. 1988-89 ஆம் ஆண்டு சாதனை அளவான 60 லட்சம் டன் நிலக்கரியை அக்கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் எடுத்து வந்துள்ளது. ஆனால் மார்ச் 1990 முடியவுள்ள ஆண்டில் 60 லட்சம் டன் நிலக்கரியை எடுத்துச் செல்ல வேண்டும் என்ற குறியீட்டு அளவை மிஞ்சி மொத்தம் 65 லட்சம் டன் எடுத்து வந்துள்ளது. கடற்கரை வழியாக நிலக்கரியை எடுத்துச் செல்வதுடன், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், தூத்துக்குடி துறைமுகத்தில் நிலக்கரியை இறக்குவதிலும் சாதனை புரிந்துள்ளது. 1989-90 ஆண்டில் தோராயமாக ரூ. 579 இலட்சம் இலாபம் ஈட்டியுள்ளது.

11.2. படகுப் போக்குவரத்து மூலம், கன்னியாகுமரிக்கும் விவேகானந்தர் நினைவு பாறைக்கும் இடையே 1989 ஆம் ஆண்டில் 14 இலட்சம் பயணிகளை இந்நிறுவனம் ஏற்றிச் சென்றிருக்கிறது. பயணிகள் வசதியை முன்னிட்டு பயணிகள் வரிசையில் செல்வதற்கு பயன்படும் நவீன வரிசைக் கூடம், குடிநீர் மற்றும் குளிப்பதற்கான வசதிகள், பணியாளர்கள் ஓய்வு அறைகள் முதலியன கட்டப்பட்டுள்ளன.

11.3. ரூ. 85 இலட்சம் செலவில் வெட்டி உறிஞ்சும் தூர்வாரி (Cutter Suction Dredger) கூடிய விரைவில் கட்டி முடிக்கப்பட்டு நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தின் அணுகு நீர் வழிப் பாதையை ஆழப்படுத்தி, நாள் முழுவதும் கப்பல் பொருள் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெற வழிவகை செய்ய ஏதுவாக நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் பயன்படுத்தப்படும். தூத்துக்குடி துறைமுகப் பொறுப்புக் கழக எல்லையில் கப்பல் பணியாளர்களுக்கும் வீடுகள் கட்டித் தர நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

11.4. இன்னும் 5 ஆண்டுகளில், கடல் வழியாக எடுத்துச் செல்லப்படும் நிலக்கரியின் அளவு தற்போதைய அளவான 5.3 மில்லியன் டன்னிலிருந்து 12 மில்லியன் டன்னாக உயர்வதற்கு

[1990 ஏப்ரல் 20]

வாய்ப்புகள் உள்ளன. இதைக் கருத்தில் கொண்டு கடல் வழியாக நிலக்கரியை எடுத்துவர மேலும் இரண்டு கப்பல்கள் வாங்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

11.5. நிதிநிலை அறிக்கையில் அறிவித்தபடி சென்னையிலிருந்து கடலூர் வரை கடலோர சீர்ப்பண்படகுப் போக்குவரத்து தொடங்க விரைவில் முயற்சிகள் தொடரும்.

12. தமிழ்நாட்டில் இரு புதிய விமான நிலையங்கள்:

தமிழ்நாட்டில் முக்கிய நகரங்களில் மேலும் விமான போக்குவரத்திற்கென வசதி வாய்ப்புகளை உருவாக்குவதற்கு வேண்டிய அவசியத்தைக் கருத்தில் கொண்டு தேசிய விமானக் குழு தலைவர் மற்றும் அதிகாரியுடன் கலந்து ஆலோசித்து சேலத்திலும் தூத்துக்குடியிலும் இரு விமான நிலையங்களை அமைப்பது என அரசு முடிவு செய்துள்ளது. பொதுவாக விமான தளங்களை அமைக்கின்ற பொறுப்பு மைய அரசை சேர்ந்தது என்றாலும் சேலத்திலும், தூத்துக்குடியிலும் விமான தளம் அமைக்க வேண்டிய அவசியத்தைக் கருத்தில் கொண்டு மாநில அரசும் விமான தளம் அமைப்பதற்குத் தேவையான நிலம் மற்றும் சம்பந்தப் பட்ட சீர்திருத்தப் பணிகளுக்கென ஓரளவு நிதி உதவியினை வழங்க முடிவு செய்தது.

சேலம் :

இதன் அடிப்படையில் சேலம் விமான நிலையத்திற்காக 130 ஏக்கர் நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இந்நிலம் விமான நிலையக் குழுமத்திடம் 27-9-1989 அன்று அளிக்கப்பட்டு விட்டது. இப்பகுதியில் குன்றுகள், மேடு பள்ளங்கள் அதிக முள்ளதால், நிலத்தினை சமன் செய்யும் பணியை எவ்வாறு குறைந்த செலவிலும், செம்மையாகவும் செயல்படுத்தலாம் என, மாநில கட்டுமானக் கழக நிர்வாக இயக்குநர், விவசாய பொறியியல் தலைமைப்பொறியாளர், கட்டுமானங்கள் தலைமைப் பொறியாளர் ஆகியோருடன் கலந்து ஆலோசிக்கப்பட்டது. இது பற்றி, தலைமைச் செயலாளர் 18-5-1989 அன்று, சேலம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மற்றும் தேசிய விமான நிலையக் குழும அதிகாரிகளுடன் ஒரு கூட்டத்தைக் கூட்டினார். அக் கூட்டத்தில், விமான நிலையத்திற்கான நிலத்தினை சமன் செய்யும் பணிக்காக ரூ. 60.00 இலட்சத்தினை தேசிய விமான நிலையக் குழுமத்திற்கு அளிக்க தீர்மானித்து அவ்வாறே வழங்கப்பட்டு விட்டது. இது தவிர, விமான நிலையத்திற்கான இணைப்புச் சாலை அமைத்தல், குடிநீர், மின் இணைப்பு அளித்தல் ஆகிய பணிகளுக்கு ரூ.15,37,000வழங்கப்பட்டுள்ளது. பணிகள் விரைவுபடுத்தப்பட்டு நடைபெற்று வருகின்றன.



1990 ஏப்ரல் 20]

தூத்துக்குடி :

மாநில அரசு 180 ஏக்கர் நிலத்தினை ரூ. 8,74,000. செலவில் கையகப்படுத்தி, விமான நிலையக் குழுமத்திடம் 21—11—1988 அன்று இலவசமாக ஒப்படைத்துள்ளது. நிலத்தினை சமன் செய்தல், இணைப்புச் சாலை அமைத்தல், குடிநீர், மின் இணைப்பு வழங்குதல் ஆகிய பணிகளைச் செயல்படுத்த சிதம்பரனார் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு ரூ. 20,50 இலட்சம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இவைகளில் சுமார் 75 விழுக்காடு அளவு பணிகள் முடிவடைந்து விட்டன. விமான நிலையக் கட்டுமானப் பணியைத் துவக்க விமான நிலையக் குழுமம் கோரப்பட்டுள்ளது.

